

2.3.2. Elektripaigaldised ja liinirajatised

Kavandatava tegevuse ala läbivad elektri kaablid- ja liinid. Elektripaigaldiste kaitsevööndi määratleb majandus- ja kommunikatsiooniministri 26.03.2007 määrus nr 19 *Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord*.

Määruse § 2 kohaselt on õhuliini kaitsevööndi ulatus mõlemal pool liini telge:

- 1) kuni 1 kV pingega liinide korral 2 meetrit;
- 2) 1 kuni 20 kV pingega liinidel õhukaabli kasutamise korral 3 meetrit;
- 3) 1 kuni 20 kV pingega liinide korral 10 meetrit;
- 4) 35–110 kV pingega liinide korral 25 meetrit;
- 5) 220–330 kV pingega liinide korral 40 meetrit.

Tegevuste korraldamise elektripaigaldiste kaitsevööndis reguleerib eelnimetatud määruse § 6.

§ 6. Tegevuse korraldamine elektripaigaldise kaitsevööndis

(1) Elektripaigaldise kaitsevööndis tegutsev isik peab vältima elektripaigaldise kahjustamist või kahjustumise ohu tekkimist.

(2) Elektripaigaldise kahjustamise või kahjustumise ohu korral on elektripaigaldise kaitsevööndis tegutsev isik kohustatud:

- 1) viivitamata peatama oma tegevuse, mis võib kaasa tuua elektripaigaldise kahjustumise;
- 2) viivitamata teavitama elektripaigaldise kahjustamisest või kahjustumise ohust elektripaigaldise omanikku;
- 3) võtma tarvitusele abinõud elektripaigaldise edasise kahjustuse ärahoidmiseks;
- 4) kolmandatele isikutele tekkiva ohu korral teavitama neid võimalikult ohuallikast või kõrvaldama neile ohu tekkimise võimaluse, näiteks piiritledes ohutsooni märkelintidega, korraldades valve kuni elektripaigaldise omaniku esindaja saabumiseni.

(3) Kui maapinnal või veekogus töid teostav isik avastab tundmatu elektripaigaldise või selle olemasolule viitavat tähistust, tuleb tööd kohe peatada ja võtta tarvitusele abinõud võimaliku elektripaigaldise kaitseks. Maapinnal paiknevast kaablist tuleb kohe teatada kinnisasja omanikule. Laevatatavas veekogus paiknevast kaablist tuleb viivitamatult teatada Veeteede Ametile. Kui nimetatud isikute kaasabil ei õnnestu elektripaigaldise omanikku tuvastada, tuleb kaabli olemasolust teavitada Konkurentsiametit.

(4) Kui lõikes 3 nimetatud isikute kaasabil ei õnnestu elektripaigaldise omanikku tuvastada, võib töid jätkata nii, et oleks välistatud elektripaigaldise kahjustamine.

Elektroonilise side seaduse, vastu võetud 8.12.2004, § 117 kohaselt on maismaal liinirajatise kaitsevööndi mõõtmed kaks meetrit liinirajatise keskjoonest või rajatise välisseinast liinirajatise paralleelse mõttelise jooneni või tõmmitsatega raadiomasti korral selle kõrgusega või vabalt seisva raadiomasti korral selle 1/3 kõrgusega

ekvivalentse raadiusega mõttelise ringjooneni maapinnal, meetrites. Elektroonilise side seaduse § 118 lõike 2 alusel on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 11.12.2006 määrus nr 99 *Liinirajatise kaitsevööndis tegutsemise tingimused ja kord* (RTL 2006,89,657), millega on kehtestatud liinirajatise kaitsevööndis tegutsemise kord, liinirajatise märgistamise nõuded ja liinirajatise kaitsmiseks rakendatavad tehnilised abinõud.

2.3.3. Tee kaitsevöönd

Eelprojektiga kaetud ala läbib T5 Pärnu Rakvere Sõmeru maantee. Teekaitsevööndi ulatuse ja lubatavad tegevused määratleb *Teeseadus* (vastu võetud 17.02.1999. a seadusega (RT I 1999, 26, 377), jõustunud 23.03.1999. a).

Teeseaduse § 13 kohaselt on tee kaitsevöönd:

- (1) Tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks rajatakse tee äärde kaitsevöönd.
- (2) Riigimaantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on 50 meetrit.
- (3) Kohaliku maantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on 20 kuni 50 meetrit.
- (4) Tänavade kaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit. Kaitsevööndit võib laiendada kuni 50 meetrini, kui see on ette nähtud planeerimisseaduse kohases planeeringus.

Tegevusi teel ja teekaitsevööndis reguleerib *Teeseaduse* § 36

- (1) Teel ja tee kaitsevööndis on tee omaniku nõusolekuta keelatud:
 - 1) ehitada hooneid või rajatisi ning rajada istandikke. Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel võib hooneid ehitada teekaitsevööndisse juhul, kui see on lubatud kohaliku omavalitsuse kehtestatud detailplaneeringus;
 - 2) ehitada kiirendus- või aeglustusrada, peale- või mahasõiduteed, alalist või ajutist müügipunkti või muud teeninduskohta;
 - 3) takistada jalakäijate liiklemist neid häiriva tegevusega;
 - 4) paigaldada valgustusseadet või teabe- ja reklaamivahendit;
 - 5) korraldada spordivõistlust või muud rahvaüritust;
 - 6) kaevandada maavara ja maa-ainest;
 - 7) teha metsa uuendamiseks lageraiet;
 - 8) teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandus- või muud teehoiuvälist tööd.

(2) Tee kaitsevööndi maa omanik on kohustatud kaitsevööndis hoidma korras teemaaga külgneva kaitsevööndi maa-ala ja sellel paikneva rajatise ning kõrvaldama või lubama kõrvaldada nähtavust piirava istandiku, puu, põõsa või muu liiklusele ohtliku rajatise. Ta peab võimaldama paigaldada teega külgnevale kaitsevööndi kinnistule talihooldeks ajutisi lumetõkkeid, rajada lumevalle ja kraave tuisklume tõkestamiseks ning paisata lund väljapoole teemaad, kui nimetatud tegevus ei takista juurdepääsu tema elukohale ja varale.

(3) Mitmele omanikule kuuluvate teede ristumiskohal vastutab iga omanik ohutuks liiklemiseks vajaliku tee seisundi eest talle kuuluva kinnisasja ulatuses.

(4) Uue tee ristumiskoha ehitamise kulud kannab omanik, kes nõuab teede ühendamist. Teede omanike kokkuleppel võib kulud jaotada.

2.3.4. Nitraaditundlik ala

Kavandatava tegevuse ala asub Pandivere nitraaditundlikus piirkonnas. Nitraaditundliku ala kaitse korraldamiseks on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 21.01.2003 määrusega nr 17 "Pandivere ja Adavere-Põltsamaa nitraaditundliku ala kaitse-eeskiri" (RT I 2003, 10, 49). Nitraaditundlikul alal kehtestatud piirangud on mõeldud eelkõige põllumajandusest pärineva reostuse vältimiseks ja vähendamiseks.

2.3.5. Looduskaitsetelised piirangud

Kavandatava tegevuse alal ei paikne kaitse- ega hoiualal ega. Samuti ei paikne kavandatava tegevuse asukohas kaitsealuseid üksikobjekte.



Joonis 7. Kaitsealad Rakvere linnas (*Aluskaart Maa- amet*)

Lähimad kaitsealad jäävad ~500 m kaugusele, milledeks on Rakvere Rahvapark, Rakvere Vallimägi ja Rakvere tammiku maastikukaitseala.

2.3.6. Muinsuskaitse

Kavandatava tegevuse ega sellega piirneval ala ei paikne kultuurimälestisi ning eelnimetatud ala ei jää muinsuskaitsealale ega kinnismälestiste kaitsevööndisse.



Joonis 8. Kultuurimälestised ja muinsuskaitsealad Rakvere linnas (*Aluskaart Maaamet*)

Lähim muinsuskaitseala, Rakvere vanalinna muinsuskaitseala, paikneb projektalast ~500 m kaugusel.

2.4. Ala maastikuline ja geoloogiline iseloomustus

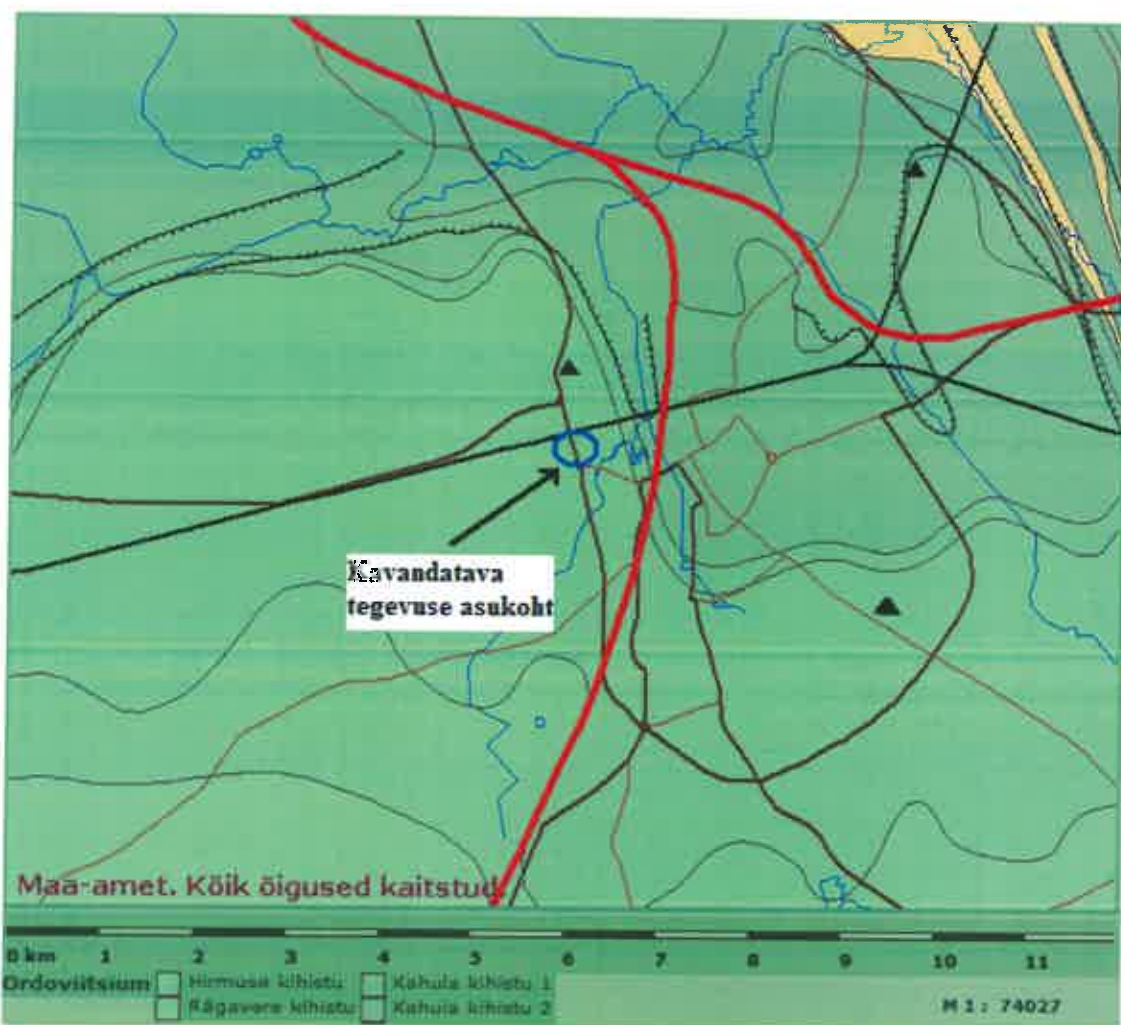
Rakvere linn asub Pandivere kõrgustiku põhjanõlval, merepinnast u.70-80 m kõrgusel. Rakvere territoorium kujutab makroreljeefilt lainjat moreentasandikku. Linna aluspõhi koosneb valdavalt Rägavere ja Kahula kihistu teise üksuse kivimitest, mida poolitab kitsa ribana linna läbiv Hirmuse kihistu. Kahula kihistu esimene üksus ületab linnapiire Rakvere põhjaosas.

Rakvere linna aluspõhja moodustavad:

- ordoviitsiumi ladestu ülem-ordoviitsiumi ladestiku Rakvere lademe Rägavere kihistu (O₃rg) lubjakivid,

- ordoviitsiumi ladestu ülem-ordoviitsiumi ladestiku Keila lademe Kahula kihistu üksus 2 (O₃kh₂) savikad lubjakivid üksikute K-metabentoniidi vahekihtidega
- ordoviitsiumi ladestu ülem-ordoviitsiumi ladestiku Oandu lademe Hirmuse kihistu (O₃hr) savikad lubjakivid ja merglid
- ordoviitsiumi ladestu ülem-ordoviitsiumi ladestiku Haljala lademe Kahula kihistu üksus 1 (O₃kh₁) savikad lubjakivid

Vaadeldav keskkonnamõju hindamise ala jääb Käesoleva keskkonnamõju hindamise objekt paikneb geoloogilisel kaardil Hirmuse kihistu piirkonnas.



Joonis 9. Aluspõhja geoloogia (Aluskaart Maa- amet)

Rakvere linna pinnakattes domineerivad glatsiogeensed (gII) glatsiofluviaalsed (fgII) ja jääjärve (lgII) setted. Üksikutes kohtades leidub ka tehnogeenseid setteid.

Litoloogiliselt jaotades leidub Rakvere linna pinnakattes veeriseid ja munakaid, kruusa, eriteralist liiva, jäme- ja peenliiva. Linna põhjaosas leidub ka madal soo turvast.

Pinnakate koosneb moreenist, mida katavad mullakasvukiht ja täitepinnased. Pinnakatte paksus on varasemate tööde andmetel 1... 4 m.

Maapinna absoluutkõrgused on projekteeritava tee trassil 76...82 m vahemikus. Reljeefi liigestavad pinnasteed, täitekuhjatised, üksikud kraavid, raudteeäärne pinnasetee mulle. Reljeefi üldine langus on ida suunas. Jaama puiesteel on maapinna absoluutkõrgused 76 m piires. Raudteeäärsel täitemuldel kuni 82 m. Kreutzwaldi tn ja T5 maantee ristmik on tõstetud absoluutkõrgusteni 78...78,5 m, ümbritseval alal on maapind 76,5..7 m vahemikus.

Geotehnilised tingimused alal on rahuldavad. Alal esinev moreen on hea kandevõimega. Võrdlemisi suure jäme purru sisalduse tõttu (alumises osas > 50-60%) on piir lamava murenenud lubjakiviga raskesti määratletav. Mõnevõrra raskendavaks on liigniiskuse perioodil lokaalselt moreeni pindmises osas esineda võiv ülavesi.

2.5. Liiklussagedus

Liiklussageduse uuringud on läbi viidud K-Projekt AS poolt. Uuringud teostati T 5 Pärnu – Rakvere - Sõmeru maantee ja Kreutzwaldi tänava ristmikul 31.01.2006. aastal kella 7.00-10.00 ja 15.30-18.30. Loeti 15 minuti kaupa. Hommikune ja õhtune tipptund leiti enam koormatud 15-minutilise ajavahemiku järgi korrutades see neljaga. Loendamisel määrati liiklusvoo grupiline koosseis, mille alusel on arvutatud koormussagedus. Arvestatud on sesoonsus teguriga 0,85.

Tabel 2.

Hommikune

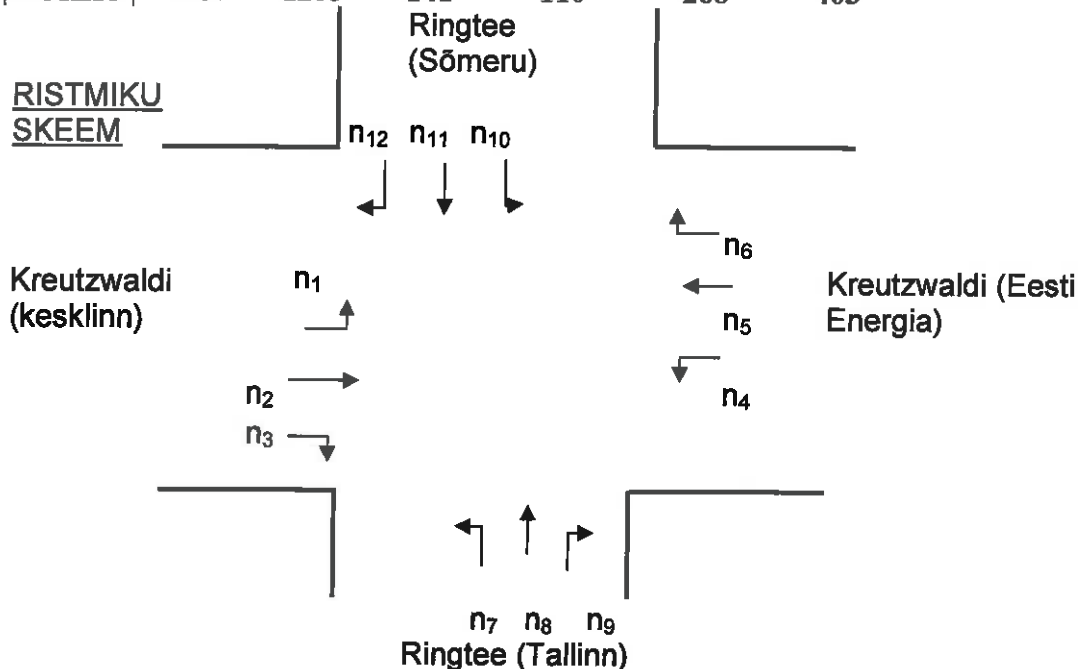
tipptund: 7:30- 8:30

Sessoonsus tegur

Õhtune tipptund: 16:45- 17:45

0,85

SUUND	Füüsiline Liiklussagedus, autot/h		Koormussagedus, telge/tipptunnis		Koormussagedus, telge/2tunnis		Raskeliikluse osakaal loendusaja vältel, %	
	Hommik	Õhtu	Hommik	Õhtu	Hommik	Õhtu	Hommik	Õhtu
n1	47	99	2	0,1	12	6	14	3
n2	84	35	0	1,1	0	3	2	5
n3	319	411	16	24,4	33	72	9	7
n4	13	5	6	0,0	17	2	62	17
n5	40	41	0	0,0	0	5	0	6
n6	13	24	3	0,0	2	1	5	3
n7	544	327	37	30,0	51	91	6	8
n8	179	96	45	25,6	105	113	30	30
n9	19	11	0	5,1	0	14	0	41
n10	25	5	0	3,2	0	11	0	71
n11	139	81	25	20,1	43	83	19	29
n12	67	71	7	0,2	5	3	15	6
KOKKU	1487	1205	141	110	268	403		



Vastavalt loendustulemustele koostati liikluse prognoos, mille ulatus on 20 aastat, seega on prognoosaasta 2026. Kuna antud ristmiku kohta puudub loendusrida on prognoosi koostamisel võetud aluseks EVS 843:2003 tabel 5.2, mille alusel autostumise taseme kasv 20 aasta jooksul on 1,5 korda. Liikluse prognoos on toodud alljärgnevas tabelis 3.

Tabel 3.

Arvestusaeg 20 a. Kasv 1,5
 Kreutzwaldi-Ringtee ristmik (Rakvere)
 Aasta 12.07.2020
Hommikune
tipptund: 7:30- 8:30
Õhtune tipptund: 16:45- 17:45

SUUND	Füüsiline Liiklussagedus, a/h		Koormussagedus, telge/tunnis	
	Hommik	Õhtu	Hommik	Õhtu
n1	71	148	2	0
n2	125	53	0	2
n3	478	616	23	37
n4	19	7	10	0
n5	60	62	0	0
n6	19	35	5	0
n7	815	491	56	45
n8	268	145	68	38
n9	28	16	0	8
n10	37	7	0	5
n11	208	122	38	30
n12	101	106	10	0
KOKKU	2231	1807	212	165

2.6. Pinna- ja põhjavesi

Rakvere linn asub tektooniliste rikete piirkonnas, mistõttu on pindmised ja sügavamad põhjaveekihtid ühendatud omavahel nii ordoviitsiumi karbonaatsete sette kivimite karstitühemike kui ka olemasolevate puuraukude ja mattunud ürgoru kaudu. Tektooniliste rikete tõttu kandub ülemiste kihtide põhjavesi koos võimaliku reostusega läbi karstunud lubjakivi sügavamate põhjaveekihtide toiteks.

Rakvere linn jääb Pandivere põhjavee alamvesikonda, mis on ühtlasi ka Eesti kõige karstirikkam piirkond. Põhjavesi on aluspõhjakeivimeis 4...5 meetri sügavusel, olenevalt pinnamoest ka kuni 20 m sügavusel.

Eesti Geoloogiakeskuse põhjavee kaitstuse kaardi kohaselt asub kavandatava tegevuse ala nõrgalt kaitstud põhjaveega alal.



MAAPINNALT ESIMISE ALUSPÕHJALISE VEEKOMPLEKSI PÕHJAVEE LOODUSLIKU KAITSTUSE (REOSTUSOHTLIKKUSE) HINNANG

<div style="background-color: #e91e63; width: 30px; height: 20px; margin-bottom: 10px;"></div> <div style="background-color: #f48fb1; width: 30px; height: 20px; margin-bottom: 10px;"></div> <div style="background-color: #fff9c4; width: 30px; height: 20px;"></div>	<p>Kaitsmata (väga kõrge reostusohhtlikkus) alvarid; moreeni <2m <i>Unprotected (extremely high vulnerability)</i> alvars; till <2m</p> <p>Nõrgalt kaitstud (kõrge reostusohhtlikkus) moreeni 2 - 10m; savi, liivsavi <2m <i>Poorly protected (high vulnerability)</i> till 2 - 10m; clay, clayey loam <2m</p> <p>Keskmiselt kaitstud (keskmise reostusohhtlikkus) moreeni 10 - 20m; savi, liivsavi 2 - 5m <i>Medium protected (medium vulnerability)</i> till 10 - 20m; clay, clayey loam 2 - 5m</p>
---	--

Joonis 10. Põhjavee kaitstus kavandatava tegevuse piirkonnas (Aluskaart: Eesti põhjavee kaitstuse kaart, Eesti Geoloogiakeskus, 2001)

Rakvere linn paikneb Pandivere ja Adavere-Põltsamaa nitraaditundlikul alal. Linn asub ühtlasi Selja jõe valgla Soolikaoja alavalglas, mille pindalaks on ca 136 km². Ida pool piirneb linn Selja jõkke suubuva Näpi oja valgla (ca 10,5 km²). Linnast lõunas voolab Soolikaoja idapoolne haru, mis on tuntud Jupriojana.

Kavandatava ala geoloogiliste uurimistööde käigus (töö teostaja IPT Projektijuhtimise OÜ, töö nr. 06-02-0575, teostamise aeg 21.-23. veebruar 2006 a) pinnasevett välitööde ajal puurimissügavusse ei ilmunud. Lahti hoitud puuraukudesse ei kogunenud vett ka päev hiljem. Paikselt oli mullane pinnas ja moreen pindmises osas märg. Ühtne pinnasevee horisont on aastaringselt sügavamal lubjakivides. Pinnasevett drenib uuritavast alast ca 200-300 m itta jääv põhja-lõunasuunaline aluspõhjavagumus. Sademeterikkal ja sulavete perioodil võib tekkida lokaalselt ülavesi, jäädes mullakihti ja moreeni ülemisse ossa.

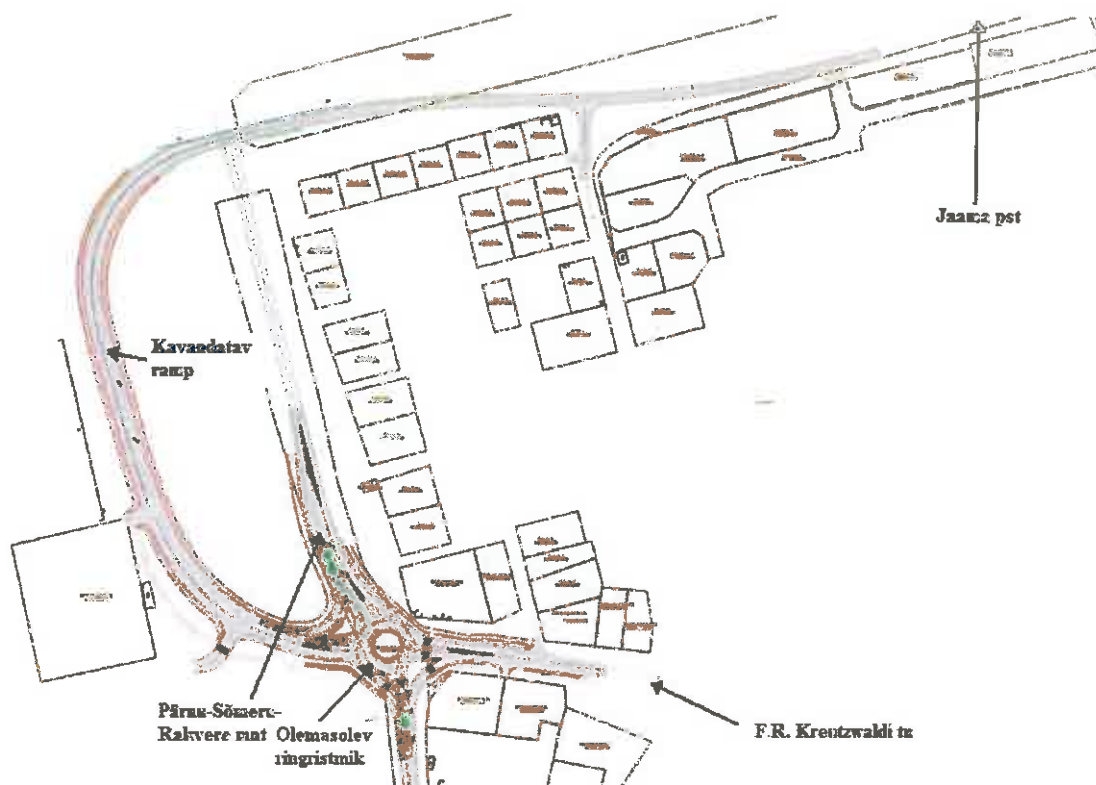
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE JA SELLE REAALSETE ALTERNATIIVIDE KIRJELDUS

3.1. 0 – alternatiiv

0- alternatiivi korral kavandatavat tegevust ellu ei viida ja F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiesteed ühendavat silmusrampi ei rajata. Säilib olemasolev olukord.

3.2. Alternatiiv 1

Alternatiiv 1 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale eelprojektile täies mahus. Kavandatav ramp rajatakse vastavalt joonisel 11 kujutatud trassil.

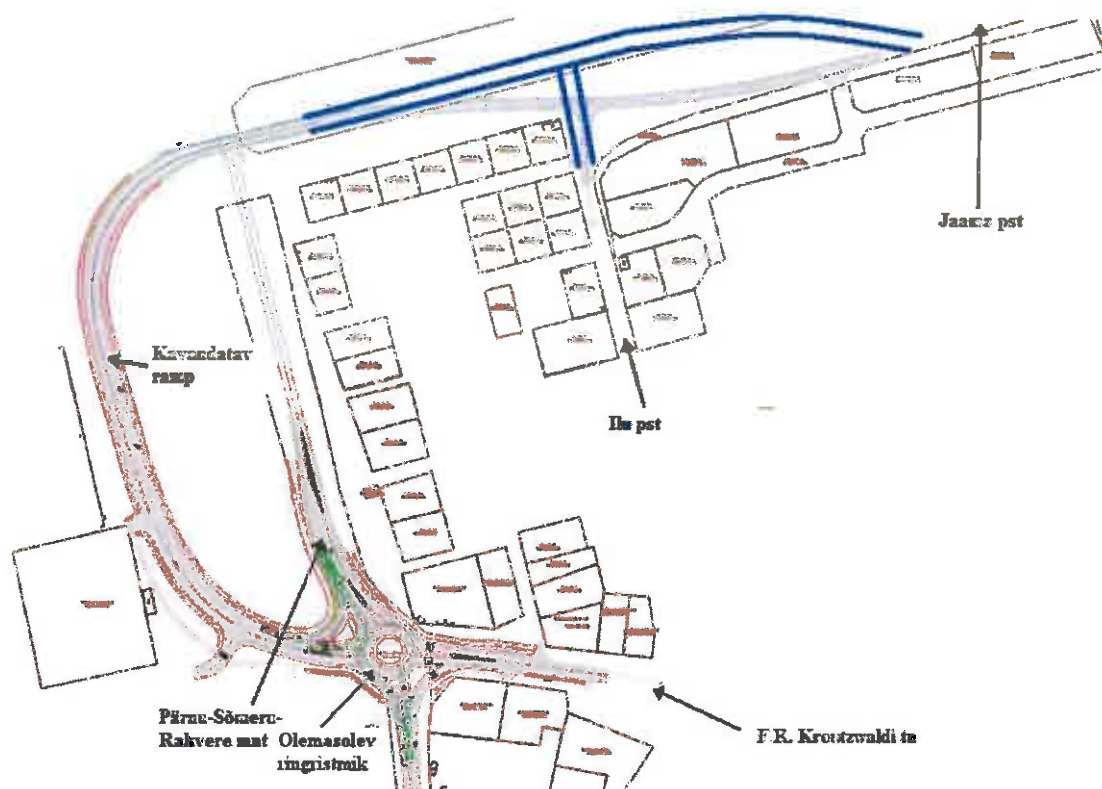


Joonis 11. Alternatiiv 1 põhimõtteline lahendus (Alusplaan: K-Projekt AS töö nr 05432)

3.3. Alternatiiv 2

Alternatiiv 2 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale projektile, kuid Jaama puiestee ja Ilu puiestee ristumine viiakse esialgses lahenduses väljapakutud

asukohast ca 27 m võrra raudteele lähemale. Rajatav F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee ühendus kulgeb paralleelselt raudteega kuni Jaama puiestee ja Ilu puiestee ristmikuni. Peale seda hakkab tee lähenema Jaama puiesteele. Samuti viiakse raudteega paralleelselt kulgev tee osa raudtee tasapinnast ca 1 m kõrgusele ning viadukti alt võimaldatakse läbipääs jalakäijatele ja jalgratturitele kergliiklustee näol. Alternatiiv 2 põhimõtteline lahendus tähistatud joonisel 12 siniste joontega.



Joonis 12. Alternatiiv 2 põhimõtteline lahendus (Alusplaan: K-Projekt AS töö nr 05432)

Alternatiiv 2 kirjeldatud kergliiklustee paiknemine on välja toodud ka Rakvere linna üldplaneeringu kergliikluse teemakaardil (joonis 13).



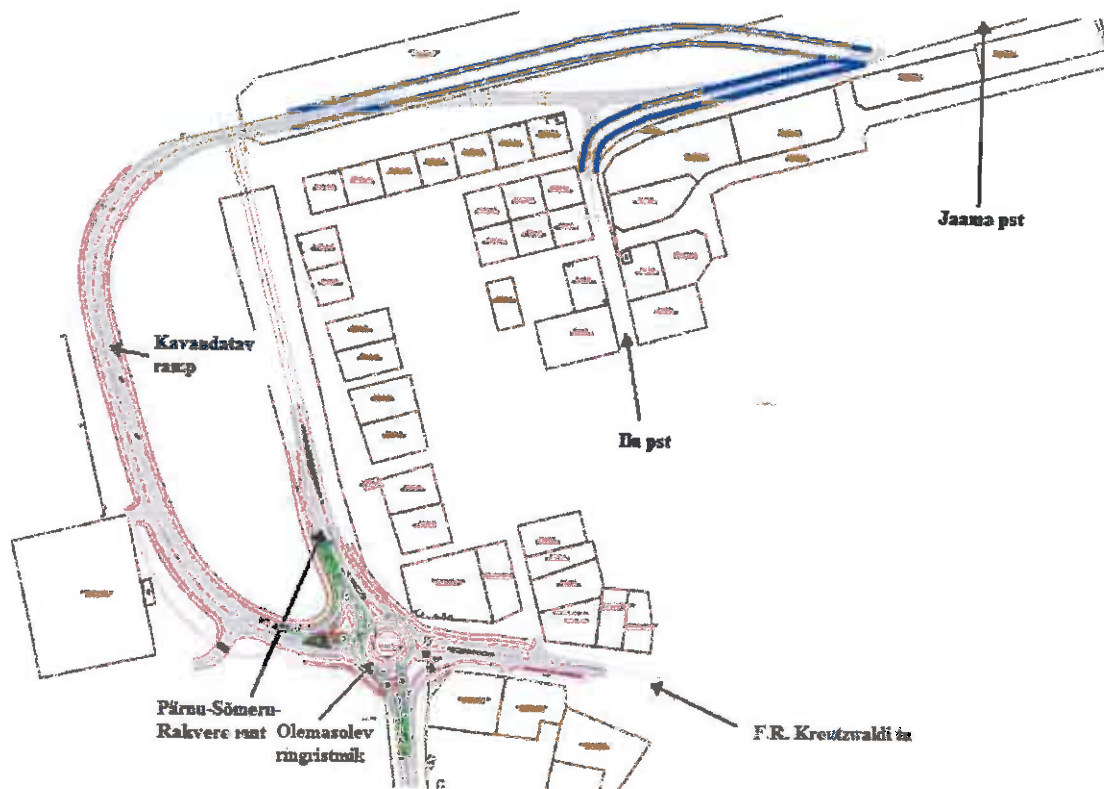
Joonis 13. Väljavõte Rakvere linna üldplaneeringu kergliikluse kaardist



Joonis 14. Rajatava kergliiklustee teekoridori asukoht T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee ja Tapa- Narva raudtee viadukti all.

3.4. Alternatiiv 3

Alternatiiv 3 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale projektile, kuid Jaama puiestee ja Ilu puiestee ühendus säilib muutumatuna. Rajatava rambi ühendus Jaama puiesteelega viiakse ca 150 m kesklinna poole. Samuti viiakse raudteega paralleelselt kulgev tee osa raudtee tasapinnast ca 1 m kõrgusele ning viadukti alt võimaldatakse läbipääs jalakäijatele ja jalgratturitele kergliiklustee näol (joonised 13 ja 14). Alternatiiv 3 põhimõtteline lahendus tähistatud joonisel 15 siniste joontega.



Joonis 15. Alternatiiv 3 põhimõtteline lahendus (Alusplaan: K-Projekt AS töö nr 05432)

4. KAVANDATAVA TEGEVUSE JA SELLE REAALSETE ALTERNATIIVIDEGA KAASNEV KESKKONNAMÕJU

4.1. Mõju inimese heaolule ja tervisele

Rajatava F.R Kreutzwaldi tänava ja Jaama pst ühendus mõjutab kaudselt kogu Rakvere linna elanikkonna heaolu, seda eelkõige liikluse sujuvama ja parema korralduse läbi. Otseselt on mõjutatud Mõisavälja linnapiirkonna elanikud, eriti Kuusiku tn kinnistute omanikud ja kasutajad, kelle elamukruntide lähedusest kavandatav tee mööduma hakkab.

Oluliseks faktoriteks, mis mõjutavad inimese heaolu ja tervist, on müra, heitgaasid ja vibratsioon. Müra ja heitgaasidega seonduvat käsitletakse käesoleva aruande peatükis 4.6. Infrastruktuuri objektide rajamisel oluline nende kasutusmugavus. Samuti avaldab inimeste heaolule mõju nõ valgusreostus.

Vibratsiooni piirväärtused on kehtestatud sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 *Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid*. Vastavalt eelnimetatud määruses toodule on vibratsioon tahke keha mehaaniline võnkumine. Vibratsioon mõjub eeskätt inimese närvisüsteemile ja veresoonkonnale, sõltudes vibratsiooni tugevusest (võnkesagedusest ja amplituudist). Teadaolevalt ei ole Rakvere linnas vibratsioonitasemeid mõõdetud, seda tehtud teistes piirkondades, nt Tartu linnas, kus mõõdetud tasemed ei ületanud kehtestatud piirväärtusi. Antud kohas vibratsiooni põhjustavad eelkõige olemasoleval raudteel liikuvad rongid. Tee rajatakse vastavalt kehtestatud normatiividele ning standarditele ja seetõttu teel olev liiklus täiendavat ülenormatiivset vibratsiooni ei põhjusta.

Tiheasustusega linnakeskkonnas on valgusreostuse käsitlemine võrreldes hajaasustusega teise kaaluga valgustatud tänavate ning muude avalike alade tõttu. Linnas on piisav valgustatus vajalik turvalisuse suurendamiseks. Valgusreostuse allikateks on linnas lisaks tänavavalgustusele eredad valgusreklaamid ja suunavad prožektorid.

0- alternatiivi korral on mõju inimese heaolule ja tervisele nõrgalt negatiivne (-1), kuna olemasoleva olukorra säilimisel jätkub olukord, kus raskeliiklus kulgeb mööda F.R. Kreutzwaldi tänavat st et Kreutzwaldi tänava liikluskoormus on kõrge. Sagedased on olukorrad, kus veokid kasutavad kesklinnast T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru maanteele pääsemiseks Jaama ja Ilu puiesteed, millega tekib olukord, kus rasketransport läbib elamurajooni, avaldades sealäbi negatiivset mõju Mõisavälja linnapiirkonna elanikele, seda eelkõige liiklusohlike olukordade tekkimise näol. Samuti on praegusel hetkel lahendamata raudtee ületamise probleem, inimesed ületavad raudteed selleks mitte ette nähtud kohtades, seades ohtu oma elu ja tervise.

Alternatiiv 1 rakendumise korral on mõju inimese heaolule ja tervisele tugevalt negatiivne (-3). Antud alternatiivi korral viiakse raskeliiklus küll elamurajoonist välja, kuid seda ei tehta parimal võimalikul viisil. F.R Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee

ühenduse rajamisega alternatiiv 1 kohaselt möödub rajatav tänav ca 13 meetri kauguselt Kuusiku tn elumajast. Samuti on planeeritud Ilu puiestee ja rajatava Jaama pst pikenduse ristmik elamute lähedusse. Antud lahenduses puudub kergliiklustee, mistõttu ei soodusta antud variant inimeste liikumist. Võrreldes teiste alternatiividega tekitab antud lahendus kõige rohkem häiringuid müra ja õhusaaste näol. Samuti vähenevad inimeste vaba aja veetmise võimalused praeguses nõ rohevööndis, mis jääb raudtee ja Kuusiku tn elamute vahele (nt tervisekõnd, suusatamine). Rajatava F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee pikenduse rajamise käigus paigaldatav tänavavalgustus võib häirida Kuusiku tänava raudtee poolsetes elamutes elavaid inimesi, kuid samas antud koha valgustatuse muutmine tõstab turvalisust vaadeldavas piirkonnas (ka alternatiiv 2 ja 3 rakendumise korral). Valgusreklaamide paigaldamisega tuleb nii alternatiiv 1; 2 ja 3 korral silmas pidada seda, et reklaamid ei tekitaks liiklusohlikke olukordi (liiklejate tähelepanu hajutamise) ning, et valgusreklaamid ei valgustaks oluliselt elamualasid.

Alternatiiv 2 elluviimise korral on mõju inimese heaolule ja tervisele mõõdukalt negatiivne (-2), kuna antud alternatiivi kohaselt asub rajatav Jaama tn pikendus Kuusiku tn elumajadest kaugemal. Jaama puiestee ja Ilu puiestee ristumine viiakse esialgses lahenduses väljapakutud asukohast ca 27 m võrra raudteele lähemale ning elumajadest kaugemale. Alternatiiv 2 korral ette nähtud kergliiklustee avardab nii Mõisavälja linnapiirkonna kui ka kogu Rakvere linna elanike võimalusi tervislikuks liikumiseks. Kergliiklustee oleks üheks osaks kogu Rakvere linna kergliiklusteede võrgustikust. Negatiivset mõju avaldab see, et Ilu puiestee ja rajatava Jaama pst pikenduse ristmik jääb elamute lähedusse, mis tekitab rohkem häiringuid müra ja õhusaaste näol (sõidukite kiirendamine, pidurdamine).

Alternatiiv 3 elluviimisel on mõju inimese heaolule ja tervisele nõrgalt negatiivne (-1). Mõjud mis avalduvad on üldiselt samad nagu alternatiiv 2 korral. Peamine erinevus seisneb selles, et Ilu puiestee ja Jaama puiestee ristumise lahendust ei muudeta ning täiendavat ristmikku rajatava Jaama puiestee pikenduse ja Ilu puiestee vahele ei rajata, mistõttu vähenevad ristmikuga kaasnevad riskid ja mõjud.

4.2. Sotsiaal- majanduslik mõju

0- alternatiivi korral on sotsiaal- majanduslikud mõjud nõrgalt negatiivsed (-1), sest olemasoleva olukorra jätkumisega kasvab liikluskoormus F.R. Kreutzwaldi tänaval, mistõttu sagenevad ummikud, seoses autostumise kasvuga, seda eriti just hommikustel ja õhtustel tipp tundidel (vt peatükk 2.5). Liikluse ebasujuv korraldus avaldab mõju nii Rakvere linna elanikele kui ka seal tegutsevatele ettevõtetele ja asutustele.

Alternatiiv 1, 2 ja 3 rakendumise korral on sotsiaal- majanduslikud mõjud mõõdukalt positiivsed (+2), sest F.R. Kreutzwaldi tänava liikluskoormuse hajutamine aitab vähendada tekkivaid ummikuid ning muuta liiklust sujuvamaks. Samuti muutub kiiremaks ja organiseeritumaks rasketranspordi pääs kesklinna ja tagasi.

4.3. Maastiku ilme ja maakasutuse muutused

Maastiku ilme muutused kaasnevad astud projekti realiseerumise korral maapinna reljeefi muutustega ning projektala üldise visuaalse väljanägemisega. Maakasutuse sihtotstarbe järgi on eelprojektiga kaetud alal tegemist transpordi- ja sotsiaalmaaga.

0- alternatiivi korral oluline mõju puudub (0), kuna maakasutus ei muutu ning maastiku ilmes muutusi ette näha ei ole.

Alternatiiv 1 ja 2 rakendumise korral on mõju maastiku ilme muutustele nõrgalt positiivne (+1), kuna projektala korrastatakse ning nõ praegune tõngermaa muudetakse korrastatud alaks. Alternatiiv 1 ja 2 korral on maastiku ilme puhul negatiivseks argumendiks see, et võrreldes alternatiiv 3- ga võetakse maha rohkem puid, mis vähendab rohelist antud piirkonnas, samuti lõikab alternatiiv 1 korral rajatava tee trass läbi Kuusiku tänava taguse roheala. Alternatiiv 2 korral lõigatakse samuti Ilu puistee ja rajatava Jaama puistee pikenduse ristmiku rajamisega maha kõrghaljastust, mis vähendab rohelist.

Rajatava Jaama puistee pikenduse rajamisel alternatiiv 1 kohaselt on kavas rajada ka määratõkkesein piirnevate Kuusiku tänava elamukinnistute ning linna omandis olevale kinnistu piirile, mis omakorda piirab vaadet Kuusiku tänava 2; 4; 6; 8; 10; 12 kinnistutelt rajatava tee ja eelnimetatud kinnistute vahelisele rohevööndile (puistule).

Alternatiiv 3 elluviimise korral on mõju maastiku ilme muutustele mõõdukalt positiivne (+2). Valdavalt on mõjud sarnased alternatiiv 1 ja 2 elluviimisega kaasnevatele mõjudele, kuid peamine erinevus seisneb selles, et alternatiiv 3 korral ei lõika rajatav teetrass läbi Kuusiku tänava elamualade juures paiknevat rohevööndit (puistut), samuti tuleb antud alternatiivi korral maha võtta kõige vähem puid st antud alternatiivi realiseerumise korral on võimalik säilitada kõige rohkem haljastust.

4.4. Mõju loodusvarade kasutamise otstarbekusele

Loodusvarad leiavad käesoleva tegevuse elluviimise korral kasutust eelkõige rajatava F. R. Kreutzwaldi ning Jaama puistee ühenduse rajamise puhul e ehitusstaadiumis. Loodusvarad leiavad kasutust nt teetammi rajamisel (kruus, killustik, täitematerjalid). Samuti leiab aset fossiilsete kütuste kasutamine, seda nii ehitusstaadiumis, kui ka rajatava F. R. Kreutzwaldi ning Jaama puistee ühenduse hilisemal kasutamisel. Viimase kohta võib öelda, et mida sujuvam saab liiklus rajataval teel olema, seda vähem kulub kütust antud teel liiklemiseks mootorsõidukiga.

0- alternatiivi korral mõju loodusvarade kasutamisele puudub (0), kuna loodusvarasid ei kasutata.